

УДК 338.244(98)«1930/50»

СОВЕТСКИЙ ОПЫТ МОБИЛИЗАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ И СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В 1930—1950-Е ГГ.

THE SOVIET EXPERIENCE OF THE MOBILIZATION DECISIONS IN DEVELOPING THE ARCTIC AND THE NORTHERN SEA ROUTE IN 1930—1950 YEARS



© **Тимошенко** Альбина Ивановна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник сектора социально-экономической истории Института истории Сибирского отделения Российской Академии наук. E-mail: timoshenkoai@ngs.ru

Timoshenko Albina Ivanovna, candidate of historical sciences, Senior Research Fellow of the department of the social and economic history of the Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. E-mail: timoshenkoai@ngs.ru.

Аннотация. Рассматриваются проблемы мобилизационных решений в хозяйственном и военно-стратегическом освоении Арктики и Северного морского пути в 1930—1950-е гг., анализируется советский опыт реализации важных для государства социально-экономических программ в северных районах, богатых природными ресурсами

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, мобилизационные решения, государственное управление, целевые методы

Abstract. The problems of the mobilization decisions in the economic and military-strategic development of the Arctic and the Northern Sea Route in 1930-1950-ies. Analyzes the Soviet experience in the implementing important for the state of the socio-economic programs in the northern areas rich in the natural resources.

Keywords: the Arctic, the Northern Sea Route, the mobilization solutions, governance, target methods

Освоение Арктики и Северного морского пути советским правительством с самого начала представлялось в качестве важнейшей задачи, решение которой было необходимо для развития экономики страны и укрепления военно-стратегического положения государства на северных границах. Проблемы хозяйственного развития северных территорий рассматривались в связи с подготовкой планов индустриализации СССР. На I Всесоюзной конференции по размещению производительных сил, которая проходила в Москве осенью 1932 г., председатель Госплана СССР В.И.Межлаук сказал, что государство придает большое значение решению проблем Севера и «уже готово наступать по всему фронту». Поэтому во втором пятилетии необходимо поставить «во весь рост проблему освоения советского Севера»[17].

В этом ключе выступали практически все присутствующие на конференции. Они говорили, что в Арктике необходимо решать в первую очередь транспортные проблемы, которые могли бы сделать Север более доступным. Здесь требуется строительство железных и авто-

мобильных дорог, развитие речного транспорта, создание новых авиалиний. Следующей проблемой, которую намечали ученые и представители советского государственного управления, было промышленное освоение нужных народному хозяйству природных ресурсов: огромных лесных массивов, апатитов и медно-никелевых руд Кольского полуострова, открытых в конце 1920-х гг. в верховьях Колымы и Индигирки месторождений золота и др. Много внимания уделялось проблемам изучения энергетических ресурсов Севера. В частности, было обращено внимание на энергию ветра, многоводных рек, на усиление поисков нефти, угля, газа и прочих местных топливных ресурсов на Севере, на развитие энергетической промышленности в самых отдаленных районах.

Группа Севера при Госплане СССР под руководством С.В.Славина подготовила, по их мнению, концепцию социалистического освоения Севера, которая была озвучена на конференции, почти целиком вошла в ее резолюцию и стала основой для принятия правительственных решений по Северу в 1930-е гг. Принципиальные положения госплановской концепции северного освоения в этот период сводились к следующему:

- a) Освоение Севера должно целиком подчиняться решению важнейших задач развития народного хозяйства СССР.
- b) Оно должно пока иметь ограничительный характер в связи с трудностями продвижения в северные районы и удорожанием здесь работ. На Севере необходимо строить только те предприятия, которые «вызываются самой настоятельной народнохозяйственной необходимостью и не могут быть построены в других районах с большей эффективностью и наименьшими затратами».
- c) Освоение Севера должно происходить на самом высоком техническом уровне, который бы мог превращать «осваиваемые «пятна» в действительные очаги социалистического хозяйства, на базе которых будет возможно дальнейшее более широкое освоение Севера».
- d) Базой освоения Севера должны служить старые промышленные районы, давая не только машины и технику, но делясь опытными кадрами, рабочей силой, которых на Севере острый дефицит.
- e) Кроме того, должен присутствовать дифференцированный подход к освоению каждого района Севера. «Нельзя рассматривать Север как однородное целое, несмотря на ряд общих объединяющих моментов. Проблемы Севера могут быть конкретно разрешены только по отдельным его экономическим комплексам.

Все эти стратегические идеи нашли отражение в заданиях второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР, куда был включен отдельной частью раздел «Освоение Советской Арктики». Во вступлении к разделу заявлялось, что «от отдельных мероприятий по изучению и хозяйственному освоению Арктики мы переходим к планомерному, рассчи-

танному на ряд лет, широкому изучению и промышленному освоению заполярных районов Советского Союза» [5].

Исходя из этого, в северных районах предполагалось более масштабное, чем ранее, развитие лесной промышленности, широкое использование лесных ресурсов с переработкой на месте лесного сырья. Указывалось, что северные районы должны обеспечить дефицитной лесной продукцией районы европейской части страны, Казахстана, Средней Азии, а также выполнять экспортные поставки СССР.

В области горной промышленности намечалось освоение апатито-нефелиновых руд на Кольском полуострове, Печорского угольного бассейна и месторождений золота в районах северо-востока СССР: в бассейнах Колымы, Индигирки, Алдана, Яны и др. Предусматривалась большая программа геологических исследований для выявления минерально-сырьевых ресурсов, использование которых окажется нужным для развития народного хозяйства страны. В 1935 г. на Азиатском Севере началось строительство Норильского горно-металлургического комплекса предприятий.

Большое внимание уделялось развитию транспортной сети, имевшей для освоения Севера важнейшее значение. Конкретные плановые задания были составлены по освоению Северного морского пути, развитию речного транспорта и строительству ряда железных дорог, способствующих решению проблем, обозначенных в концепции освоения Севера. В ней, правда, не нашлось места для реализации активно обсуждаемой идеи строительства второй после Транссиба северной широтной магистрали от Мурманска до Охотского моря (порт Аян), так называемого Великого Северного пути. После острой дискуссии на конференции по размещению производительных сил и в печати эта идея была отвергнута как несвоевременная и очень дорогостоящая.

На наш взгляд, государство в этот период действительно было не готово к масштабному освоению Севера, которое предполагало строительство Великой северной железнодорожной магистрали через всю страну, а пошло по пути так называемого меридионального развития, связанного с созданием отдельных хозяйственных «очагов». Все затратные решения были сделаны в пользу обустройства Северного морского пути.

В декабре 1932 г. для реализации намеченной программы по решению СНК СССР была создана специфическая организация под названием Главное Управление Северного морского пути (Главсевморпуть), которой вменялось в обязанность «проложить окончательно Северный морской путь от Белого до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути» [13, с.9].

На деятельность новой организации советское правительство возлагало большие надежды. Она, действуя на правах министерства, должна была объединить в своих рамках все работавшие ранее в Арктике организации, принадлежавшие к разным ведомствам, в том числе и Арктический институт, который в свое время создавался для изучения проблем Северного морского пути, обозначенных в качестве главных научных задач государственного значения. Директор института О.Ю. Шмидт назначался начальником Главсевморпути.

Управление должно было обеспечить комплексное социально-экономическое развитие арктических территорий СССР на основе использования новейших средств транспорта и связи, сопровождавшегося созданием портовых хозяйств и различных производственных предприятий. С помощью сотрудников Арктического научно-исследовательского института предусматривалась организация постоянно действующих полярных станций и экспедиций по изучению морей и островов Северного Ледовитого океана, которые должны были оперативно представлять информацию, необходимую для развития плавания по Северному морскому пути. Так, организованная Ленская экспедиция положила начало систематическим рейсам по доставке грузов с запада для северных районов Якутии. Она уже в 1933—1934 гг. позволила приводить в порт Тикси (устье Лены) крупные речные суда для доставки грузов вверх по реке в Якутию, в бассейн Лены, а также в бассейны Яны, Колымы, Индигирки. Через Тикси осуществлялась связь Северного морского пути и крупного речного порта Осетрово, куда позже была подведена железная дорога от Тайшета на Транссибе до Братска-Усть-Кута [16, с.16].

В первый же производственный 1933 г. деятельности Главсевморпути произошло несколько событий, потребовавших мобилизационных решений. Кроме очередной навигации, которая уже оценивалась как обычная работа в Арктике, под руководством О.Ю.Шмидта состоялась первая большая научно-исследовательская экспедиция на пароходе «Челюскин», которая закончилась трагически, к счастью, только для парохода. Он, не обеспеченный проводкой ледоколов, попал в дрейф у берегов Чукотки и погиб, раздавленный льдами. Команда, пассажиры и научный персонал, высадившиеся на дрейфующую льдину, были сняты летчиками. Весь мир следил за спасением челюскинцев, которое было оценено как героическое событие. Вместе с тем, эпопея плавания на «Челюскине» показала, что в целом СССР еще не достиг того уровня, когда плавание по всему Северному морскому пути может быть результативным и безопасным. Во-первых, нет в нужном количестве мощных ледоколов, без которых не могут ходить грузовые суда. Во-вторых, необходимо развивать и совершенствовать полярную авиацию, которая должна летать над побережьем и океаном в любое время года.

После доклада О.Ю.Шмидта об экспедиции на «Челюскине» была образована специальная комиссия под председательством В.В.Куйбышева, которая должна была изучить все обстоятельства, связанные с освоением Арктики и Северного морского пути и подготовить предложения для принятия государственных решений. В результате 20 июля 1934 г. было принято совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства», которое стало по сути дела мобилизационной программой действия Главсевморпути в Арктике на ближайшие годы. В постановлении говорилось о необходимости изыскать возможности для строительства в СССР новых ледоколов, морских портов и радиоцентров, развития полярной авиации, строительства аэропортов и воздушных линий, специальных самолетов для Арктики, а также намечались меры по подготовке кадров полярников различной специализации. К зоне деятельности специфической организации были отнесены моря и острова Северного Ледовитого океана и континентальная территория Азиатской части страны, расположенная севернее 62-й параллели (параллель г. Якутска) [15].

Способность к активной мобилизационной деятельности закладывалась в структуре Главсевморпути, во главе которого находился начальник, назначаемый СНК СССР и подконтрольный только ему. При начальнике в качестве консультативного органа работал Совет Главсевморпути, состоящий из специалистов, но он не принимал самостоятельных решений. Персональный его состав формировался по представлению начальника, который отвечал за всю деятельность Управления. При начальнике работал сектор по подбору и распределению кадров, ему подотчетны были все специализированные и административно-управленческие отделы, научно-исследовательские и проектно-строительные организации, межведомственное бюро долгосрочных ледовых прогнозов и т.д. [8, с. 243—245].

Единоначалие в структуре Главсевморпути в какой-то степени ограничивалось только Политуправлением, действующим на основе особого положения. В 1938 г. в его составе числилось 11 политотделов и 15 освобожденных партторгов полярных станций и предприятий, в задачу которых входила постоянная работа с коллективами и отдельными людьми на всех предприятиях, подведомственных Главсевморпути. Специфика работы в Арктике, безусловно, требовала от людей большой выдержки и ответственности, которые должны были присутствовать и проявляться постоянно. По заданию руководства государства решалась важнейшая общенациональная задача, связанная с освоением территорий Крайнего Севера. Партийные организации в этой связи стали неким руководящим центром и мобилизацион-

ным механизмом не только в производственной деятельности работников Главсевморпути, но и в организации их быта и в целом жизни в Арктике.

За счет партийных организаций создавался определенный мобилизационный каркас всей многофункциональной организации. Партийные ячейки, парторги активно участвовали в работе всех подразделений Главсевморпути, идеологически и морально поддерживали полярников. Коммунисты были расставлены на руководящие посты во всех секторах управления и производства, являлись техническими и идеологическими проводниками мобилизационной политики государства. Могли и первыми от нее пострадать. Репрессии 1930—1940-х гг. часто в первую очередь обрушивались на членов партии.

С 1934 г. политработники для Арктики готовились специальным образом. В их подготовке совместно с Политуправлением участвовали высшие руководители Главсевморпути, опытные полярники и ученые, которые были искренне преданы своей работе и часто заражали своим примером желающих работать и жить на Севере. Большое значение придавалось так называемой политической учебе, в организации и проведении которой наряду с политработниками должны были участвовать все руководители самого различного ранга. Они, по Положению об организации, утвержденном СНК СССР, занимались не только производственной деятельностью предприятий, но и политическим воспитанием своих подчиненных, способствовали через внедрение различных форм соревнования развитию их трудового энтузиазма, творческого отношения к порученному делу, а также сообщали различные сведения о политике государства, о положении его в мире[7, с. 29—31]. Все это вместе взятое способствовало мобилизации людей на выполнение обозначенных государством целевых задач.

В 1935—1936 гг. состоялся уже целый ряд высокоширотных плаваний на ледоколах «Садко», «Седов», «Малыгин», «Красин». В 1936 г. ледокол «Литке» успешно перевел с запада на восток по арктическим морям два эсминца. Эта экспедиция под руководством О.Ю.Шмидта показала, что Северный морской путь может иметь не только транспортное, но и важное военно-оборонное значение. Опыт был использован в годы Великой Отечественной войны при переводе военных судов с востока на запад[14, с.13].

Во второй половине 1930-х гг. получила большое развитие полярная авиация. В эти годы она сложилась в самостоятельную отрасль со своими особыми задачами, с опытными летчиками-полярниками, способными решать сложные и специфические задачи в условиях воздушных перелетов в Арктике. В связи с челюскинской эпопеей в СССР было учреждено

звание Героя Советского Союза. Первое почетное звание получили семь отважных летчиков-полярников, участвовавших в спасении челюскинцев.

В 1936 г. были совершены продолжительные полеты по всей трассе Северного морского пути летчиком В.С. Молоковым по маршруту Москва — остров Рудольфа — Москва летчиком М.В.Водопьяновым. Воздушная арктическая трасса вдоль евразийского побережья связала Москву с самыми отдаленными базами Советской Арктики, с ее портами, зимовками, полярными станциями и промышленными новостройками. 1937 г. ознаменовался историческими трансарктическими перелетами В.П.Чкалова, а затем М.М.Громова из СССР через Северный полюс в Северную Америку. Состоялась первая в мире экспедиция по высадке тяжелых самолетов на Северном полюсе с созданием научной дрейфующей станции «Северный полюс» во главе с И.Д.Папаниным. С этого времени самолеты полярной авиации СССР стали регулярно совершать как научные, так и стратегические наблюдательные полеты, удаляясь от побережья на значительное расстояние. Авиация все чаще стала использоваться для связи с отдаленными северными районами и зимовками, доставляя грузы и пассажиров не только в короткий навигационный период, но и в течение всего года.

К 1941 г. в распоряжении Главсевморпути имелась мощная по тем временам авиация по всему Крайнему Северу — от Архангельска до бухты Провидения. Самолеты могли летать до Владивостока. Более 200 самолетов с опытными экипажами полярных летчиков базировались в Москве, Красноярске, Тюмени, Игарке, Якутске, Тикси. Они летали по всему Северу до самого полюса, обеспечивали научные исследования, ледовую авиаразведку, проводку судов во льдах, а также транспортную связь с отдаленными северными пунктами. К 1941 г. в поле деятельности Главсевморпути имелись регулярно действовавшие авиалинии: Тюмен — Салехард, Красноярск — Диксон, Тикси — Анадырь. В Красноярске действовал авиаремонтный завод и школа полярных летчиков в Николаеве.

Строительство отечественных ледоколов и создание мощного ледокольного флота было отдельной страницей в освоении арктических пространств. До середины 1930-х гг. советский ледокольный флот состоял из ледоколов, в основном построенных в дореволюционный период или купленных за границей. Легендарный «Ермак», построенный в 1899 г., хотя и служил долго (только в 1964 г. был выведен из эксплуатации), но уже не удовлетворял возросшим потребностям морских перевозок и безнадежно устарел к началу деятельности Главсевморпути. Поэтому ставилась задача создания более мощного отечественного ледокольного флота. Практически все советские ледоколы, в том числе и атомные, построенные уже в послевоенные годы, строились на Адмиралтейском заводе в Ленинграде.

В СССР строительство мощных морских ледоколов, способных покорять арктические льды, началось в 1936 г. с постройки ледокола «Сибирь» мощностью около 12 тыс. л.с. Страна стала занимать ведущее место в мировом ледоколостроении. В начале 1950-х гг. СССР был признанным лидером по производству мощных ледоколов (более 25 тыс. л.с.), использующихся для проводки судов в арктических и в других замерзающих морях. Наиболее крупным достижением советского ледоколостроения явилась постройка в 1959 г. первого в мире ледокола с энергетической установкой на ядерном топливе — атомохода «Ленин»[10, с. 9—11].

В 1938 г. развернулось строительство Мурманского судоремонтного завода. В «Комсомольской правде» и других центральных газетах было опубликовано обращение руководства Главсевморпути и ЦК ВЛКСМ о призыве комсомольцев и молодежи на строительство завода, которое нашло горячий отклик. На строительство было подано свыше 30 тыс. заявлений из предполагавшихся 20. По воспоминаниям И.Д.Папанина, возглавлявшего в этот период Главсевморпуть, завод строился с большим энтузиазмом и очень быстрыми темпами. В начале Великой Отечественной войны он работал уже в полную силу, производил ремонты всех ледоколов и транспортных судов СССР и суда союзников, получивших во время конвоев повреждения от фашистских бомб и снарядов[14, с. 16—17].

В 1930-е гг. деятельность Главсевморпути распространялась на огромную территорию — от островов Шпицбергена и Новой Земли до Чукотки. Из года в год увеличивалось ее государственное финансирование. Если в 1933 г. его размер составлял 18 млн рублей, то в 1937 г. — 400. В итоге за пятилетие затраты государства на деятельность Главсевморпути составили 922 млн рублей. Общая сумма капитальных вложений за пятилетие составила 465 млн рублей, увеличившись с 26,4 млн в 1933 г. до 164,5 млн рублей в 1937-м. Из них одна треть была направлена на развитие морского транспорта, в том числе на строительство ледокольного флота. Более одной пятой вложений пошло на создание полярной авиации. При этом оборудовались и пассажирские авиалинии Омск — Салехард, Красноярск — Игарка, Якутск — Тикси[13, с.16].

В 1930-е гг. Главсевморпуть с полномочиями наркомата по северным проблемам объединял усилия многих ведомств и организаций по изучению и хозяйственному освоению советской Арктики, которая все в большей степени открывала свои богатства для служения общественным целям. На Кольском полуострове были открыты запасы апатита — «камня плодородия», в бассейнах Ухты и Печоры обнаружены промышленные запасы нефти и каменного угля. На Колыме и Индигирке советские геологи открыли новые месторождения зо-

лота, которые стали основой для создания здесь крупных золотодобывающих предприятий. Надо отдать должное работе всех геологоразведочных служб и ведомств в Заполярье. Их работа была хорошо организована, она не прекращалась и в годы войны, особенно по актуальным изысканиям, связанным с поисками местных видов топливных ресурсов. В 1941 г. начались разработки угля в бухте «Угольная» для снабжения порта Провидение. В 1943 г. было освоено месторождение бурого угля в устье Сого, неподалеку от порта Тикси. В том же году был освоен угольный рудник на Нордвике. Здесь же была найдена каменная соль, которая добывалась и направлялась в рыбную промышленность, в годы войны значительно увеличившую свое производство. Велась разведка нефтяных месторождений. В бассейне Яны и в районе Певека добывалось олово и другие ценные ископаемые, которые вывозились Северным морским путем.

Комплексные мероприятия государства в Арктике предполагали и защиту северных рубежей СССР. Основным содержанием военно-стратегической программы в 1930-е гг. стало создание Северного военного морского флота. Его необходимость осознавалась российским правительством еще в конце XIX в., в годы Первой мировой войны, но проблема очень трудно решалась. Реальные действия были предприняты советским правительством с завершением строительства Беломоро-Балтийского канала, который соединил Белое и Балтийское моря, дал выход из Балтики в Северный Ледовитый океан, а через речные системы стал возможным и выход в Черное и Средиземное моря, что в военно-стратегическом отношении сразу же было оценено очень высоко.

По данным Ю.Н.Жукова, сразу же после пуска в эксплуатацию Беломоро-Балтийского канала летом 1933 г. советское правительство приняло решение о срочном возведении на р. Свирь, связывающей Ладожское озеро с Онежским, плотины для проводки судов с повышенной осадкой. Вскоре последовало решение комиссии обороны, подписанное К.Е.Ворошиловым, о переводе ряда военных судов из Балтийского моря в Белое и о базировании их в Мурманском порту. Вновь созданное объединение военно-морских сил было обозначено вначале Северной военной флотилией, позже через несколько лет стало основанием для создания Северного морского флота, который показал свою боеспособность в годы Великой Отечественной войны и в предвоенные годы мог охранять большую часть акватории Баренцева моря, подходы к Мурманскому побережью и горлу Белого моря [6, с. 320—321].

В июле 1936 г. Политбюро ВКП (б) приняло особую программу крупного военно-морского судостроения, главным мероприятием которой рассматривало строительство в Ар-

хангельске мощного военно-судостроительного завода. На верфях в устье Северной Двины предполагалось построить исключительно для Северного флота к 1 января 1942 г. два линкора, один тяжелый и четыре легких крейсера, три лидера, шестнадцать эсминцев, четыре больших подводных лодки, двенадцать сторожевиков и девять быстроходных тральщиков. Помимо того, к 1947 г. Северный флот должен был получить еще три тяжелых и два легких крейсера, авианосец, четыре эсминца, двенадцать больших подводных лодок, шесть сторожевиков и один минный заградитель[6, с.352].

Однако эти намеченные долгосрочные планы с самого начала стали корректироваться. Завод строился медленнее, чем было определено посрокам. Северный флот пополнялся по необходимости судами Балтийского, а иногда и просто транспортного или рыболовного флотов, которые в спешном порядке оборудовались под военные.

Тем не менее, в 1941г. Северный морской флот уже имел свою главную базу Ваенга (ныне г.Североморск), а также базировался в Мурманске, Архангельске и др. портах Заполярья, состоял из отдельного дивизиона эскадренных миноносцев из восьми кораблей, имел бригаду подводных лодок (15 судов), соединение сторожевых кораблей, тральщиков, заградителей и сторожевых катеров охраны водного района главной базы флота. Военно-воздушные силы флота насчитывали 116 самолетов-бомбардировщиков, истребителей и разведчиков. Береговая и противовоздушная оборона состояла из нескольких десятков батарей калибром до 180 мм. Северный морской флот располагал базами, аэродромами и подразделениями береговой обороны во всех важнейших пунктах Заполярья, имел налаженную службу наблюдения и связи [12, с. 784—85].

Активная мобилизационная деятельность советского государства на Севере способствовала его социально-экономическому развитию. Уже в конце 1930-х гг. здесь появились «очаги» индустрии, которые зажигались, во-первых, в портовых городах, требовавших соответствующей промышленной инфраструктуры. Кроме того, возможность сбыта продукции диктовала строительство перерабатывающих предприятий: лесопильных и рыбоконсервных заводов, горнодобывающих и лесоперерабатывающих комбинатов. Во-вторых, открытие месторождений полезных ископаемых, представляющих ценность для народнохозяйственного комплекса СССР, также могло быть основанием для рождения индустриального «очага». В этом отношении прекрасным примером является создание Норильского промышленного комплекса и города Норильска, которое началось в связи с разработкой открытых на Таймыре месторождений полиметаллических руд.

Геологические изыскания в районе Норильска уже в 1920-е гг. подтверждали его большую промышленную значимость. В экспедициях 1922—1924 гг. под руководством Н.Н. Урванцева были открыты крупные угольные месторождения, которые соседствовали с месторождениями полиметаллических руд. Это делало район Норильска с промышленной точки зрения очень перспективным. С организацией Главсевморпути Норильская геологоразведочная экспедиция стала получать большую помощь и поддержку. В частности, в навигацию 1933 г. в Норильскую тундру Южно-Таймырской речной экспедицией были доставлены тракторы, тягачи, вездеходы. Это намного облегчило буровые работы и в целом геологоразведку. Например, за лето 1933 г. вездеходы уже смогли перевезти около 3 тыс. т грузов и прошли около 7 тыс. км по северной части Таймырского полуострова, заменив работу 243 оленей и 442 собак[4, с.18].

К 1934 г. геологами на Таймыре был произведен первый ориентировочный подсчет полезных ископаемых по месторождениям никеля, кобальта и угля, который был признан и утвержден Центральной комиссией по запасам полезных ископаемых СССР, а значит, район попадал в перспективные народно-хозяйственные планы государства. Начальник Главсевморпути О.Ю.Шмидт 17 апреля 1935 г. подготовил в ЦК ВКП(б) докладную записку о Норильской проблеме, в которой писал, что Норильские месторождения по мощности запасов никеля и платины является столь же важным, как и Колыма для золотопромышленности, «с теми же преимуществами по насыщенности ценными металлами (никель, платина, кобальт, палладий) и такими же трудностями по их освоению»[3, с. 62—63].

О.Ю.Шмидт утверждал, что, несмотря на трудности северного освоения, для развития Норильского промышленного района есть целый ряд экономически благоприятных факторов, не говоря уже о политических. Здесь на небольшой площади сконцентрированы высококачественные руды полиметаллов, уголь, большое количество проточной пресной воды, стройматериалы (известь, песок, глина) и флюсы (кварцевые песчаники). Кроме того, природные условия месторождений и высокая концентрация в них нужных элементов дают возможность применять здесь самые эффективные методы и технологии разработок. Предлагалось начать сооружение горнометаллургического комбината в Норильске с весны 1936 г. в три очереди с окончанием в 1940 г. Предложения начальника Главсевморпути были приняты. Вскоре последовало решение правительства о начале строительства в Норильске[3, с.63].

В крупный индустриальный район в годы первых пятилеток превратился Европейский Север. Здесь стали развиваться такие новые отрасли промышленности, как целлюлозно-бумажная, картонная, фанерная, мебельная, лесохимическая, лесные и рыбные промыслы

получили новые импульсы развития. Только на Кольском полуострове за 1926—1937 гг. было построено 39 предприятий, в том числе горно-химический трест «Апатит», Мурманский рыбокомбинат, Нивская и Нижне-Тулумская гидроэлектростанции. В 1939 г. вступило в строй действующих крупное предприятие союзного значения «Североникель», которое стало раньше Норильского комбината обеспечивать страну никелем, кобальтом, медью и другими цветными металлами. Европейский Север являлся главным лесоэкспортным районом СССР в предвоенные годы [11, с.305].

Эффективность северной политики советского правительства была доказана в годы Великой Отечественной войны, когда промышленные предприятия, построенные в предвоенные годы, смогли внести весомый вклад в победу над врагом, а Северный морской путь, как транспортная магистраль, стал еще более востребованным, чем в мирное время.

Государственная политика, заложившая основы социально-экономического и политического развития северных районов СССР и Северного морского пути, имела свое продолжение и в послевоенные годы, когда уже в мирных условиях были продолжены все начинания предвоенного периода. Развитие промышленных районов, золотых приисков и рудников в северных районах требовало значительного увеличения завоза грузов. Одновременно возрастала потребность страны в продукции, производимой на Севере, вывозе на экспорт сибирского леса, обслуживании быстрого развития островного хозяйства, которое после войны составляло основу материально-технического обеспечения здесь многочисленных научно-исследовательских и метеорологических станций и экспедиций, в задачу которых входило составление достоверных погодных и ледовых прогнозов в Арктике.

К научно-исследовательским работам в послевоенный период кроме Арктического института, находящегося в ведении Главсевморпути, подключились организации, созданные в годы войны в Красноярске, Новосибирске, Тюмени. В заполярных районах работали экспедиции Западно-Сибирского филиала Академии наук СССР, организованном в Новосибирске в 1943 г. С 1947 г. стал работать по изучению производительных сил региона Якутский филиал Академии наук. Главное внимание уделялось геологоразведке. Восстанавливающейся после войны промышленности требовались новые минеральные и топливные ресурсы, которые, как показывали предшествующие геологические изыскания, вполне могли находиться на Севере в большом количестве.

В Ленинграде после войны был образован академический Институт геологии Арктики, который специализировался на геологической разведке нефти, угля, золота, руд различных металлов. В результате высокоширотных воздушных экспедиций конца 1940-х — начала

1950-х гг. были открыты подводные хребты имени Ломоносова, Менделеева, Геккеля. Рельеф дна Арктического бассейна вопреки сложившимся представлениям предстал в виде сложных горных систем с глубоководными котловинами и впадинами. Эти сведения были признаны мировой научной общественностью крупнейшими географическими открытиями XX в. Они позволили понять законы движения водных масс и дрейфующих льдов Северного Ледовитого океана. Изменение представлений о структуре его ложа позволили геологам высказать предположения, что ценные полезные ископаемые могут находиться не только на его побережье, но и на дне [11, с. 64—65].

Главсевморпуть показал себя в качестве организации мобилизационного типа, способной реализовать на практике государственную стратегию хозяйственного освоения Арктической зоны СССР. Деятельность Управления стала действенным инструментом для проведения в жизнь мобилизационных решений, связанных с освоением богатых природных ресурсов на северных малозаселенных и экономически неосвоенных территориях страны, кроме всего прочего нуждавшихся еще и в военно-стратегической защите. Советский опыт создания государственных специфических надведомственных организаций, которые одновременно могли быть как хозяйствующими субъектами, так и представительствами государственной власти в отдаленных от центра районах СССР, был использован в мировой практике решения управленческих, экономических, социальных, геополитических и прочих задач в процессах пионерного освоения новых территорий [1].

Главное управление Северного морского пути оказалось именно той организацией мобилизационного типа, которая смогла стать многофункциональным государственным учреждением в Арктике, осуществлявшем плановое руководство экономическим развитием обширной территории заполярных районов СССР. Особенностью деятельности данного органа являлся его комплексный характер, выражающийся в соединении в одной системе научных, транспортных, промышленных и торговых функций, а также реализации специфических задач по развитию традиционных отраслей хозяйства и социально-культурному строительству в районах расселения коренных народов Севера. В задачи Главсевморпути также входили обязанности проведения геолого-поисковых и прочих изыскательских работ «по изучению и эксплуатации естественных производительных сил в Советской Арктике», решение социальных вопросов, обеспечение кадрами и т. п. [15, с. 483].

В послевоенные годы Главсевморпуть продолжал решать важные для дальнейшего освоения Арктики вопросы, в том числе связанные со строительством и эксплуатацией более мощных ледоколов, транспортных судов, обладающих более прочными чем ранее корпуса-

ми и мощными машинными установками, с созданием в Арктике современных аэродромов с твердым покрытием, способных круглый год принимать тяжелые пассажирские и грузовые самолеты. В начале 1950-х гг. в составе Главсевморпути был организован Спецстрой, на который было возложено проектирование и строительство аэродромов. В результате уже к концу 1950-х гг. полярная авиация, которая ранее занималась в основном ледовой разведкой и лишь эпизодически перевозила пассажиров, стала активнее обеспечивать пассажиропотоки в Арктике. В последние годы деятельности Главсевморпути в начале 1960-х гг. полярной авиацией перевозилось до 100 тыс. человек ежегодно и по 3—5 тыс. т грузов. Спецстроем было построено множество аэродромов в Заполярье, в том числе аэродром с бетонным покрытием для г. Норильска.

В послевоенные годы Главсевморпуть, пожалуй, впервые за всю историю освоения Арктики, стал большое значение придавать социальному строительству на Севере, осваивать новые его технологии. В 1950-е гг. партия и правительство СССР приняли ряд решений о необходимости создания на северных территориях постоянных и благоустроенных поселений с целью закрепления в них населения и квалифицированных кадров. К этому времени уже были разработаны в практике строительства методы сооружения зданий на вечной мерзлоте, получены особые теплоемкие строительные материалы. Однако реализовываться эти намерения стали несколько позже, в 1960-е гг., когда Главсевморпуть уже был расформирован.

В целом СССР было государством мобилизационного типа. Поэтому и в деятельности такой специфической организации, как Главсевморпуть, в широком масштабе присутствовали мобилизационные методы, в том числе и откровенно принудительные и основанные на жесткой дисциплинарной ответственности. Они касались практически всех сторон деятельности этой полувоенной организации.

Другой подобной организацией мобилизационного типа в хозяйственном освоении и обживании арктических территорий СССР можно назвать государственный трест «Дальстрой», созданный в ноябре 1931 г. по особо секретным постановлениям Политбюро ЦК ВКП (б) и Совета Труда и Оборона СССР. Эта организация была еще в большей степени жестко мобилизационной. Она изначально мыслилась как чрезвычайная, необходимая для обеспечения добычи золота и других особо ценных полезных ископаемых (олова, кобальта, вольфрама, урана) в незаселенных людьми районах северо-востока СССР, отличающихся крайне суровыми природно-климатическими условиями. Действовала в строго секретном режиме, используя на своих предприятиях в основном подневольный труд заключенных и спецпере-

селенцев. Деятельность государственного треста «Дальстрой» (Главного Управления строительства Дальнего Севера), происходившая в 1930—1950-е гг., осуществлялась в основном в организационных рамках силовых ведомств СССР. Структурные перестройки и ведомственные перераспределения предприятий не изменяли в целом мобилизационного предназначения этой специфической организации, сыгравшей на определенном историческом этапе пионерную роль в обживании и хозяйственном освоении значительной территории северо-востока СССР. В 1932—1935 гг. район, подведомственный «Дальстрою», составлял 400—450 тыс. кв. км, в 1941 г. — 2266 тыс. кв. км, а в 1953 г. — около 3 млн кв. км [9, с.457].

Деятельность «Дальстроя» не была подконтрольной обычным органам государственной административно-территориальной власти, предусмотренным Конституцией СССР. Она подчинялась лишь высшим партийно-государственным инстанциям. Ее деятельностью постоянно интересовался И.В. Сталин. 26 ноября 1932 г. было принято особое постановление Политбюро ЦК ВКП (б), возлагавшее на начальника «Дальстроя» широкие властные полномочия, которые делали его одновременно главным административным и партийным руководителем на подведомственной территории. Кроме того, он же являлся уполномоченным ОГПУ (в 1934—1938 гг. — НКВД) СССР в регионе. Производственные планы «Дальстроя» по добыче золота и других полезных ископаемых ежегодно утверждались специальными постановлениями ЦК ВКП (б) и СНК СССР, в которых определялся и перечень основных мероприятий по обеспечению выполнения этих планов [2, с.37].

Магаданский исследователь А.И. Широков приводит примеры неудачных попыток создания на территории, подведомственной «Дальстрою», обычных государственных и партийных органов. В 1937 г. на партийной конференции «Дальстроя» ряд делегатов предложили реформировать партийную организацию треста в соответствии с Уставом ВКП (б), но начальник треста Э.П. Берзин жестко отреагировал на это предложение, сказав, что это вряд ли будет правильно. «Мое личное мнение таково, что Колыме нужна парторганизация порядка военной... основная масса рабочей силы заключенные. Вот почему я и говорю, что нам нужна организация порядка военной организации...» [18, с.24].

В 1939 г. по ходатайству Хабаровского крайкома партии и Крайисполкома Президиум Верховного Совета РСФСР своим указом создал в составе Хабаровского края Колымский округ с центром в Магадане, который получил статус города. Однако вмешался И.В. Сталин и по сути дела отменил это решение, признав его «схематичным и нежизненным». В качестве объяснения он подчеркнул, что «Дальстрой» — не обычное производственное управление, это «...комбинат специального типа, работающий в специфических условиях использования

исключительно или почти исключительно уголовных людей», чья «...специфика требует особых условий работы, особой дисциплины, особого режима». Поэтому «в районе Колымы требуется не окружком, а партком при «Дальстрое», связанный с политотделом и подчиненный ему» [18, с. 24—25].

Таким образом, на северо-восточных территориях СССР, формально входивших в Хабаровский край, действовал особый режим чрезвычайного управления вплоть до образования в 1953 г. Магаданской области. За счет жестко мобилизационных методов через систему ГУЛАГа осуществлялось хозяйственное освоение огромной территории. Главной в деятельности «Дальстроя» была добыча полезных ископаемых. Вместе с тем, по необходимости в необжитой людьми местности велось транспортное, энергетическое и другое социально-инфраструктурное строительство, способствовавшее колонизации края. В 1930-е гг. активно велось дорожное строительство, для которого с 1933 г. было организовано специальное управление. К 1940 г. им было построено в ранее бездорожных районах в бассейне Колымы и Индигирки более 3 тыс. км автодорог, несколько мостов, не имевших аналогов среди подобных сооружений в СССР. Опорным хозяйственным пунктом стал порт в бухте Нагаева, построенный в 1933—1934 гг.

Среди поселений, созданных во времена «Дальстроя», наиболее значимыми были рудничные поселки, где одновременно дислоцировались крупные лагерные подразделения. Здесь же развивались отрасли местной промышленности, среди которых наиболее крупными были связанные со строительством и использованием местного сырья (стекольный, кожевенный заводы, завод по производству керамических изделий и т.д.). Для снабжения продовольствием создавались государственные сельскохозяйственные предприятия в виде совхозов и подсобных хозяйств предприятий и лагерных учреждений.

Одним из главных предназначений «Дальстроя» было наращивание в СССР добычи золота. Здесь в Колымо-Индигирском бассейне в первой половине 1930-х гг. работало 75 геологических экспедиций и партий, которыми было выявлено свыше 200 золотоносных месторождений, среди которых 20 было крупных месторождений с содержанием одновременно золота и олова, а также были найдены месторождения угля и других полезных ископаемых. Первенцами золотодобывающей промышленности на Колыме стали построенные к 1937 г. рудник «Кинжал» и Утинская опытная обогатительная фабрика. В 1940 г. в бассейне Колымы было добыто 80 т химически чистого золота, удельный вес его в общей золотодобыче СССР составил 46,3%. Колыма уверенно вошла в число крупнейших золотодобывающих районов не только страны, но и мира. В 1932—1956 гг. на приисках «Дальстроя» было добы-

то 1187,1 т химически чистого золота, 65,3 тыс. т оловянного концентрата, 2, 85 тыс. т вольфрама и около 400 кобальта в концентрате[18, с.31].

По мнению А.И. Широкова, «Дальстрой» в 1930—1950-е гг. с помощью заключенных системы ГУЛАГа, которых через рудники Колымо-Индигирского края в 1932—1954 гг. прошло около 900 тыс. чел., осуществлял колонизацию огромной территории северо-востока СССР, сопровождавшуюся форсированным изъятием «из недр региона ценных видов минерального сырья»[19, с.92].

Государство через такие организации, как «Дальстрой», реализовывало мобилизационные решения по добыче особо важных и уникальных полезных ископаемых на необжитых и экономически слабо освоенных территориях страны, отличающихся суровыми природно-климатическими условиями, географической удаленностью, отсутствием транспортной и хозяйственной инфраструктуры и т.д. В процессе деятельности «Дальстроя» ранее необжитая огромная территория северо-востока СССР, богатая природными ресурсами, смогла включиться в единый народно-хозяйственный комплекс страны, занять в нем ключевое место как источник редких полезных ископаемых и золотовалютных резервов.

Разработка полезных ископаемых Колымо-Индигирского края, в свою очередь, дала толчок к развитию морского транспорта Дальнего Востока, способствовала интенсификации перевозок по Северному морскому пути, внутрирегиональному дорожному и социальному строительству, развитию речных и воздушных коммуникаций. Районы, охваченные деятельностью «Дальстроя», наряду с Камчаткой имели важное военно-стратегическое значение. Их заселение и экономическое развитие укрепляло границы и тыловые районы СССР на дальневосточных рубежах. Так или иначе, в результате планомерного добровольно-принудительного перераспределения трудоспособного населения на северо-восток страны, имевшего зачастую чрезвычайный характер, решалась важная проблема государственной значимости — заселение новых районов и создание здесь условий для дальнейшего социально-экономического развития.

В послевоенные годы постепенно со смягчением политического режима и сменой руководства в СССР организации жестко мобилизационного типа уходят со сцены, но методы, отработанные ими в индустриальном освоении малонаселенных районов, остаются, хотя и значительно меняются в сторону добровольности выбора людей находиться в том или ином районе севера Сибири. Идеи создания мобилизационных организаций в том или ином контексте сохраняются, но сами созданные организации уже другого типа, хотя по главным своим целям также предназначены для решения каких-то важных задач государственного зна-

чения, связанных, как правило, с сооружением крупных энергетических, транспортных и промышленно-производственных объектов на слабо освоенных в экономическом смысле территориях страны. Так, для строительства масштабных ГЭС и сопутствующих им в едином промышленном комплексе предприятий специально создавались с привлечением нескольких ведомств крупные организации, такие, например, как «Братскгэсстрой», «Красноярскгэсстрой», «Таймыргэсстрой» и др.

«Сибакадемстрой», созданный в 1950-е гг. рамках Министерства среднего машиностроения, предназначался для строительства не только академического городка под Новосибирском, но и для сооружения других объектов, в том числе и секретных, имеющих военное-оборонное значение. Крупные строительные организации, создаваемые в районах нового промышленного освоения Сибири, также можно обозначить как мобилизационные. Они действовали целевыми методами в особом чрезвычайном режиме, обеспечивались всеми ресурсами и возможностями для своей деятельности, и осуществляли не только производственное строительство, но и в целом реализовывали программы социально-экономического развития территорий на период возведения главных градообразующих предприятий. Часто руководителями этих организаций назначались военные, которые получали партийные задания по выполнению той или иной работы нестандартными методами, которые в СССР признавались наиболее эффективными в северных слабообжитых районах с суровыми природно-климатическими условиями.

В послевоенные годы сохранению мобилизационных решений на северных территориях СССР способствовал и продолжающийся рост напряженности в мире с началом «холодной войны». Образование блока НАТО не давало возможности для спокойной и мирной жизни в Советской Арктике. По всем видимым и невидимым причинам она рассматривалась как важный военно-стратегический объект. События прошедшей войны показали, что роль полярного бассейна в глобальных масштабах очень велика и с большой долей вероятности он и впредь может стать зоной боевых действий. А для дипломатии он уже стал таковым. Поэтому государственная политика СССР в Арктике в послевоенный период в основном учитывала данные реалии и оставалась по-прежнему мобилизационной. Советский опыт мобилизационных решений необходимо учитывать и в современной практике государственного управления северными территориями, богатыми природными ресурсами.

Литература

1. Агранат Г.А. Зарубежный Север: опыт освоения. М., 1970.
2. Бацаев И.Д. Очерки истории Магаданской области. Магадан, 2007.
3. Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение севера советского Севера. 1933—1945. Л., 1969.
4. Бондарев А., Щеглов С. Город Норильск. Красноярск, 1958.
5. Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР. Т. II. План развития районов. М., 1934.
6. Жуков Ю.Н. Сталин: Арктический щит. М., 2008.
7. За освоение Арктики. М., 1935.
8. Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII—XXI вв. Сборник документов и материалов. Новосибирск, 2011.
9. Историческая энциклопедия Сибири. Т. 1. Новосибирск, 2009.
10. Каштелян В.И. и др. Ледоколы. Л., 1972.
11. Киселев А. А. Родное Заполярье. Мурманск, 1974.
12. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М., 1983.
13. Летопись Севера. Т.7. М., 1975.
14. Летопись Севера. Т.11. М., 1985.
15. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. 1917—1967. Т. 2. 1933—1940. М., 1967.
16. Тимошенко А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII—XXI вв. Сборник научных трудов. Новосибирск, 2012.
17. Труды первой всесоюзной конференции по размещению производительных сил Союза ССР. Т. VIII. Проблемы Севера М., 1933.
18. Широков А.И. Северо-восток в системе общественных отношений СССР в 30—50-е гг. XX столетия (теоретический и практический аспекты)// Колымский гуманитарный альманах. Вып. 1. Магадан, 2006.
19. Широков А.И. Дальстрой как институт колонизации северо-востока России в 1930—1950-х гг. // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. №2.

*Рецензент — Шубин Сергей Иванович,
доктор исторических наук, профессор*